

荒尾・玉名・長洲広域圏

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
(荒尾・玉名・長洲広域圏都市計画区域マスタープラン)

原案

荒尾都市計画区域
玉名都市計画区域
長洲都市計画区域

令和7年（2025年）●月●日

熊本県

目 次

1. <u>広域圏の目標</u>	1
(1) <u>広域圏の都市づくりの基本理念</u>	1
(2) <u>広域圏の都市づくりの基本目標</u>	3
(3) <u>広域圏の将来像</u>	6
(4) 各種の社会的課題への対応	9
(5) <u>荒尾・玉名・長洲広域圏</u> の広域的位置づけ	13
2. <u>広域圏の都市計画の方針</u>	14
(1) <u>土地利用の方針</u>	14
(2) <u>都市施設整備の方針</u>	14
(3) <u>市街地整備等の基本的な方針</u>	17
(4) <u>緑・景観の体系の方針</u>	18
(5) <u>都市防災の方針</u>	19
3. <u>区域区分の決定の有無</u>	25
4. <u>主要な都市計画の決定の方針</u>	26
(1) 土地利用に関する主要な都市計画の方針	26
(2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	29
(3) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	34
(4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	34
5. <u>都市計画制度の運用方針</u>	37
(1) <u>マネジメントサイクルによる都市計画の進行管理</u>	37
(2) <u>住民参加によるまちづくりの推進</u>	38
<u>【荒尾・玉名・長洲広域 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 参考附 図】</u>	39
<u>参考：用語解説集</u>	40

1. 広域圏の目標

(1) 広域圏の都市づくりの基本理念

荒尾・玉名・長洲広域圏（以下、本圏域とする。）は熊本県の北部に位置し、有明海や小岱山をはじめとする豊かな自然環境に囲まれ、世界遺産である万田坑、玉名温泉、県内有数の娯楽地など地域資源に恵まれた地域である。産業面では荒尾市及び長洲町において製造業、玉名市において農業が盛んであり、県内で特徴的な産業構造を有している。また、本圏域の住民は日常生活における移動や経済活動の範囲を共にしており、一部の行政サービスも周辺の町を含めて共同で行われている。

広域的には、九州新幹線や JR 鹿児島本線が通っており、各鉄道駅を中心とした市街地が形成されている。また、長洲港から長崎県への航路を有している。将来的には、高規格道路の有明海沿岸道路も整備される予定であることから、本圏域内における連携のさらなる強化とともに、福岡県や佐賀県、長崎県とのアクセス性が向上することで IC 周辺での新たな市街地形成が期待される。さらに、本圏域は熊本都市圏だけでなく、筑後都市圏の福岡県大牟田市に隣接しており、広域交通を活かした「熊本の北の玄関口」となっている。

このような立地条件の中、近年では人口減少や少子高齢化が進行しており、医療や福祉、教育施設などの都市機能の集約化を進めながら豊かな地域資源を活用した、「熊本の北の玄関口」として魅力的な都市づくりが求められている。

さらに、近年頻発化・激甚化する自然災害、コロナ禍を契機とした人々のライフスタイルの変化に加え、外国人住民の流入による地域の多様性等を踏まえ、誰もが安心して快適に暮らせる都市づくりを進めるとともに、デジタル技術を活用した都市づくりなど、時代の変化に対応した柔軟な都市づくりが求められる。

これらを実現するためには、行政のみならず、住民や関係団体など、多様な担い手が連携し、新たな魅力や価値を共に創る都市づくりが求められる。

以上を踏まえ、本圏域のおおむね 20 年後の都市の姿を展望した上で都市計画の基本的方向を定めるにあたり、基本理念を次のとおりとする。

【広域圏の都市づくりの基本理念】

あんしんして暮らせ たさいな文化、産業と豊かな自然がひびき合い

なごやかに誰もが共生する 都市づくり

～ 熊本の北の玄関口として、新たな未来を共に創る ～

(2) 広域圏の都市づくりの基本目標

①「様々な交流と新たな賑わいを創出するエコ・コンパクトな都市づくり」

市街地の無秩序な拡大の防止や環境負荷の低減等の観点から、各市町の拠点機能や都市機能を道路や公共交通といった交通ネットワークで結ぶことで、都市の利便性向上と広域的な交流の促進、行政コストを意識しつつ適切な範囲に集中的な投資を図る、「エコ・コンパクトな都市づくり」を推進する。

また、官民連携により取り組む都市再生や都市機能施設の誘導により、市街地の拠点機能の向上を実現し、多様な人々の出会い・交流を通じた新たな賑わいの創出につなげる。

②「荒尾・玉名・長洲広域圏での連携を促進する都市づくり」

荒尾市・玉名市・長洲町はそれぞれ隣接して位置しており、都市の骨格となる国道 208 号、国道 389 号、国道 501 号などの道路や JR 鹿児島本線などの公共交通を利用した圏域内での交流が盛んに行われている。また、広域行政の推進により行政事務の一部を玉名郡の 3 町（玉東町、南関町、和水町）を含めた有明広域行政事務組合にて共同で実施している。

今後、本圏域においてもさらなる人口減少・少子高齢化が進む見込みであり、人口構造の変化に対応した都市づくりや都市の骨格となる公共交通の維持・強化など、各市町で共通する課題に対し、広域的な見地から効率的・効果的に対応するため、広域圏での都市づくりを推進する。

③「広域圏それぞれの魅力と産業を活かした豊かな都市づくり」

本圏域は有明海や小岱山をはじめとする豊かな自然環境に囲まれ、世界遺産万田坑や温泉、県内有数の娯楽地などが立地する地域資源に恵まれた地域である。また、熊本都市圏だけではなく、福岡県の筑後都市圏にも隣接している立地性に加え、九州新幹線や JR 鹿児島本線、有明海沿岸道路などの広域的な連携網も整備されており、「熊本の北の玄関口」となっている。

これらの優位性を活かし、さらなる交流人口の拡大を図るために、鉄道駅周辺に商業・観光・交流機能などを集積させることで、滞在型・回遊型の都市構

造を実現し、魅力ある都市づくりを推進する。

また、本圏域の基幹産業である農業と製造業の維持・拡大に向けて、豊かな
周辺景観にも配慮を行いつつ、農業振興と産業振興のバランスのとれた秩序あ
る土地利用を誘導する。

④ 「誰もが安全・安心な暮らしを実現する都市づくり」

熊本地震や豪雨災害を経験した本圏域の地域特性を踏まえ、災害リスクの高
い区域における開発規制や土地利用の適切な誘導を進めるとともに、防災イン
フラ整備や住民への意識啓発など、ハード・ソフト両面から多層的な防災体制
を構築し、安全で安心な都市づくりを推進する。

さらに、関係機関と連携し、広域的な防災協力体制を形成し、災害時の迅速
な対応と情報共有を可能にする仕組みを整える。

加えて、子どもや高齢者、障がい者、外国人など、多様な住民が安心して利
用できるユニバーサルデザインに配慮した生活基盤の形成を推進する。これら
の取組みを通じて、誰もが安全・安心に暮らせる都市環境の実現を目指す。

⑤ 「住民と行政等が共創により取り組む都市づくり」

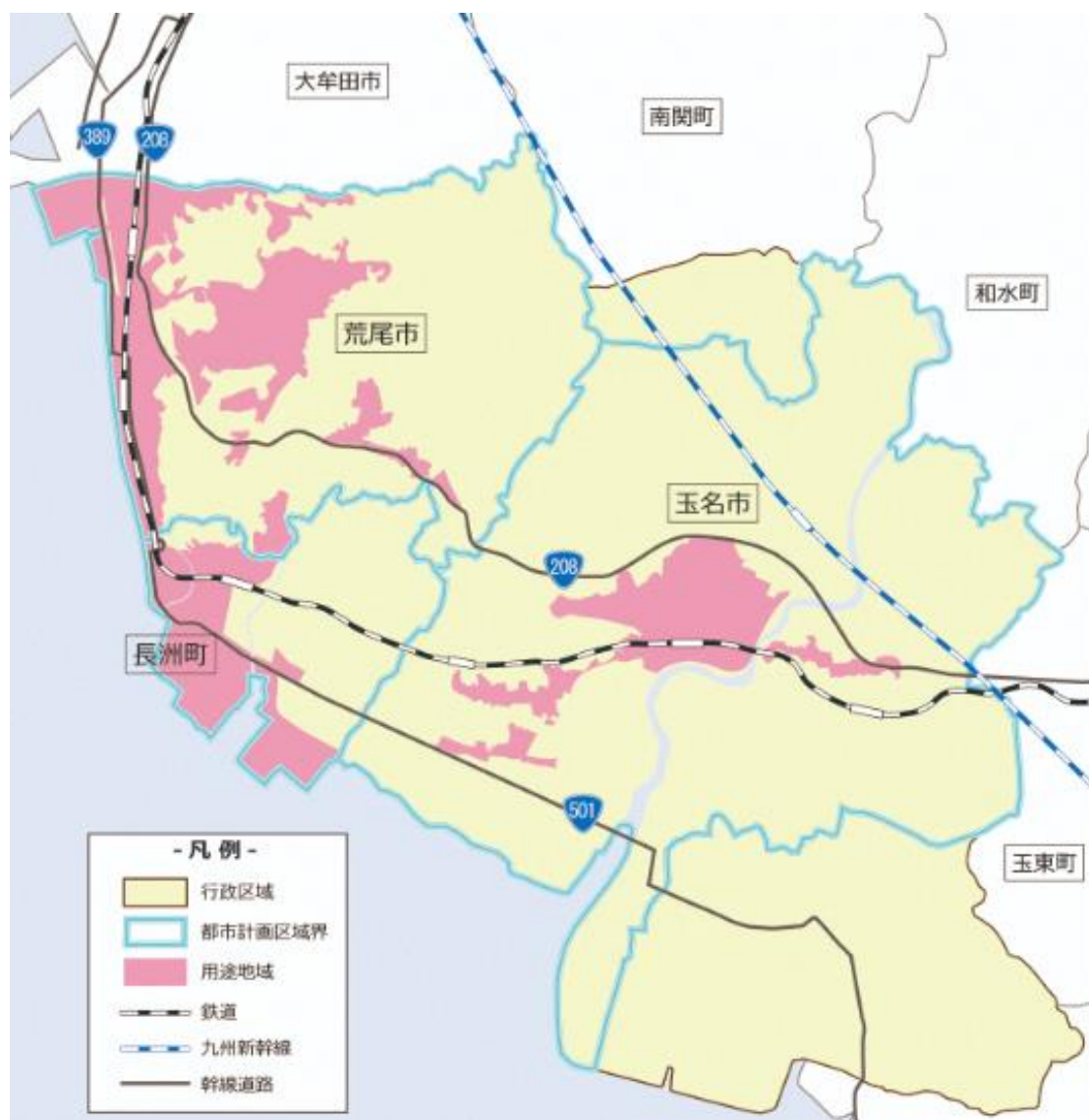
多様化する地域課題やニーズの変化に対応するため、県と市町が一体とな
り、住民・企業・団体と行政が共創しながらデジタル技術やビッグデータを活
用した都市づくりを推進する。

都市計画の進行管理においても共創の視点を重視し、成果を共有しながら改
善を図り、持続的な発展につなげる。また、オープンデータの活用や対話の場
の充実を通じて、多様な主体の参画を促し、観光やにぎわいの創出、温泉や農
産物、産業基盤といった本圏域の特性を活かした、新たな魅力や価値を共に創
造するまちづくりを目指す。

都市計画区域の範囲

本圏域の範囲は以下のとおりとする。

都市計画区域	範囲
荒尾都市計画区域	荒尾市の行政区域の全域
玉名都市計画区域	玉名市の行政区域の一部
長洲都市計画区域	長洲町の行政区域の全域



(3) 広域圏の将来像

都市づくりの基本理念に沿って本圏域内に地域の特性に応じた「拠点」を配置し、都市機能等の集約を促進するとともに、各種拠点を公共交通や幹線道路の「都市軸」で結ぶことで、相互に連携した秩序ある多核連携型の都市構造を目指す。また、拠点や軸の配置を元に、拠点周辺や軸上の面的な広がりや「ゾーン」として構成することによって、効率的な都市構造の形成を図る。

a. ゾーン

将来に向けた効率的な都市構造を形成し、秩序ある土地利用を誘導するため、本圏域内の地域特性を踏まえて6つのゾーンを設定する。

<商業・業務ゾーン>

JR 荒尾駅、JR 玉名駅、JR 長洲駅や、荒尾市役所、玉名市役所、長洲町役場周辺、また国道 208 号、国道 501 号などの幹線道路沿道において、多様な都市機能が集積した商業・業務地の形成を図る。

<工業・流通ゾーン>

荒尾市や長洲町の有明海沿岸部や、国道 208 号等の幹線道路沿道における既存の工業地については、周辺施設や自然環境、産業景観に配慮した整備を推進する。また、今後の企業立地の受け皿については、既存の工業地への誘導を前提としつつ、自然環境の保全や農地としての土地利用との調整を図り、工業用地を選定、確保する。

<住宅ゾーン>

用途地域内の JR 荒尾駅、JR 玉名駅、JR 長洲駅周辺や幹線道路沿道に広がる既存の住宅地とその周辺において、居住者の利便性、快適性向上のための整備を推進し、計画的でコンパクトな住宅地を形成する。

<集落ゾーン>

圏域内の用途地域外の区域に点在する既存集落については、住環境の整備に努めるとともに、歴史や文化、現在の集落形態等の地域特性に配慮しつつコミュニティの維持や日常生活を送るうえで生活環境の整備や必要な施設の充実を図る。

<農業ゾーン>

菊池川や菜切川、浦川流域に広がる田や畑等の既存の農地は、動植物の生息域となる豊かな自然環境や美しい景観を有する地区であり、本圏域の基幹産業である農業を支える基盤として保全を図る。また、耕作放棄地については、地域の景観の悪化につながるとともに、防災上のリスクもあることから、有効活用に努める。

<自然環境保全ゾーン>

本圏域については、山林や河川、干潟などの特徴的かつ貴重な自然を有していることから、自然環境や景観の維持に向けて適切な保全を推進する。

b. 拠点

本圏域内において、特に都市機能や産業、レクリエーション機能等を有する区域を4つの拠点として設定する。

<都市拠点>

荒尾市役所、玉名市役所、長洲町役場や JR 荒尾駅、JR 玉名駅、JR 長洲駅の周辺に形成されている中心市街地は、利便性の高い交通を生かした、人が集まる拠点として、商業・業務等の都市機能の誘導と交流促進のための環境整備を図る。

<地域拠点>

玉名市西部の岱明支所周辺は、地域の拠点として、周辺に生活する住民の生活利便性の確保やコミュニティの維持に向けた都市機能や施設の維持を図る。

新玉名駅周辺は、広域交通の利便性を活かした拠点として、既成市街地との調整を図りつつ、多様な都市機能の誘導・集積を行い、都市基盤の整備を推進する。

<工業・流通拠点>

有明海沿岸部の名石浜地区、大島地区や幹線道路沿道に存在する増永、水野、高浜等の工業地において工場等の誘導を図るとともに、長洲港においては産業を支える流通業務の維持を図る。

<レクリエーション拠点>

地域住民のレクリエーションや憩いの場である荒尾運動公園、蛇ヶ谷公園、桃田運動公園、金魚と鯉の郷広場、総合スポーツセンター、鍋松原海岸は、適切な維持管理や機能の充実を図る。

広域から観光客が訪れる万田坑、荒尾干潟、娯楽地、玉名温泉街とその周辺においては、周辺環境との調和に配慮しつつ、利用者の利便性や快適性向上、アクセス向上のための環境整備を図る。

c. 都市軸

広域圏の骨格を形成し、拠点間の都市機能を有機的に連携する幹線道路や鉄道等の交通基盤を、都市軸として位置付ける。

<広域連携軸>

本圏域と周辺都市圏を連絡する広域的な連携軸として、九州新幹線、JR鹿児島本線、有明海沿岸道路、国道 208 号、国道 389 号、国道 501 号を広域連携軸として位置づける。

<地域連携軸>

広域連携軸を補完し、本圏域内の連携や交流を図る地域連携軸として、主要地方道である熊本玉名線、玉名山鹿線、荒尾南関線、荒尾長洲線、一般県道である平山荒尾線、寺田岱明線、長洲玉名線、都市計画道路市屋深瀬線及び都市計画道路大谷長洲港線を地域連携軸として位置づける。

(4) 各種の社会的課題への対応

①深刻化する人口減少・少子高齢化への対応

本圏域では、年少人口、生産年齢人口が一貫して減少する一方、老年人口が増加している。将来推計人口においても人口減少・少子高齢化が進行することが見込まれ、地域社会の持続性に深刻な影響を及ぼすことが懸念される。

急速に進む少子高齢社会に対応するため、誰もが安全で快適に生活できるよう、ユニバーサルデザインに配慮した公共施設や交通結節点、生活サービス拠点の適正配置・整備を進める。併せて、人口減少に対応した都市構造の再編を進め、用途地域内の人口密度の維持や居住機能の集約を推進するとともに、生活サービスや公共交通の効率的な提供を可能とする仕組みを整えることで、持続可能で活力ある広域圏の形成を目指す。

②安全・安心に暮らせる都市づくりへの対応

平成 28 年熊本地震や令和 2 年 7 月豪雨、令和 7 年 8 月豪雨をはじめ、全国的に大地震、風水害、高潮災害などの自然災害が頻発化・激甚化しており、都市防災の強化や防災意識の向上がこれまで以上に求められている。こうした状況を踏まえ、災害に強い都市づくりを目指して、避難地・避難経路の確保、市街地の不燃・耐震化などの取組みを推進するとともに、災害リスクの高いエリアにおける開発の規制や、安全性の高いエリアへの居住の誘導を促進する。また、災害時の緊急輸送道路ネットワークの形成や流域治水の取組みの推進にあたって、関係機関との連携体制を構築する。併せて、「自助・共助・公助」の連携を軸に、地域全体での防災力向上を図るためのソフト面での防災・減災対策を推進する。

さらに、誰もが安全で安心して暮らせる都市の実現に向けて、交通安全

の観点から、歩道等の交通安全施設の整備・充実を図るとともに、交通ルールの普及啓発等を推進する。加えて、犯罪防止・抑制の観点から、各種社会基盤の整備にあたっては、地域の状況に応じて、警察、公共施設管理者及び地域住民等と連携し、防犯に配慮した都市づくりを推進する。

③地球温暖化をはじめとする環境問題への対応

本圏域においては、自動車依存度が高く公共交通利用率が低いことから、交通分野でのCO₂排出への対応が必要とされている。加えて、鉄道駅周辺や中心市街地では、徒歩や自転車による移動をより安心・快適にするための環境整備が課題となっている。一方で、工業団地や港湾施設におけるエネルギー需要が大きく、産業活動の脱炭素化が求められている。

これらを踏まえ、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、交通の発生や移動需要を抑えた都市構造への誘導を図り、省エネルギーに寄与するウォークアブルなまちづくりを推進する。さらに、自動車から公共交通への転換、道路の効果的整備による交通の円滑化、グリーンインフラの活用、工業団地や港湾施設における再生可能エネルギー導入や物流効率化の推進などを総合的に展開することで、圏域全体で脱炭素社会の構築に資する持続可能な都市づくりを目指す。

④官民連携で取り組む、活力ある都市づくり

中心市街地では、空き家の増加等に起因する都市の空洞化や地域活力の低下が懸念されている。そのため、空き家や低未利用地などの既存ストックを有効に活用しつつ、本圏域全体の持続可能なまちづくりを促進するため、コンパクトでありながら快適で利便性の高い、魅力ある都市の形成を図り、誰もが住み続けたいと感じられる都市づくりを推進する。

また、都市計画の推進においては、住民自らの主体的な参画に加え、行政、NPO（特定非営利活動法人）、企業等、多様な立場の人々が相互に連携し、新たな魅力や価値を共に作りあげる「共創」のまちづくりが必要である。そのため、官民連携により取り組む都市再生や都市機能施設の誘導、オープンデータの活用、対話の場の充実等に取り組むことにより、活力あるまちづくりを推進する。

⑤広域的な交流・連携の活性化

本県では都市圏内や都市圏間を連絡する鉄道や幹線道路などの広域交通ネットワークの形成を推進し、都市間の交流・連携の強化を図っている。

本圏域においては、JR 鹿児島本線の各駅（荒尾駅、玉名駅、長洲駅）周辺及び九州新幹線新玉名駅周辺における都市基盤整備の推進により、工業・流通業務などの産業振興に加え、豊かな自然環境や観光資源を活かした県内外からの誘客による観光振興を図ることで、地域の活性化を促進する。

さらに、県北地域で進む半導体関連企業の集積について、本圏域でもこの機会を最大限に活かすため、交通ネットワークの整備や物流拠点の機能強化を通じて、産業立地の受け皿を構築する。

九州新幹線新玉名駅周辺地区について、「新玉名駅周辺等整備基本計画」等を踏まえ、既成市街地との調整を図りつつ、都市機能を集約し、都市基盤を整備することにより、交流人口の拡大と地域の活性化につながる都市づくりを推進する。

拠点の形成にあたっては、民間活力の導入による開発誘導と適切な土地利用を図るため、官民が連携して魅力ある拠点形成を推進する。

長洲港周辺地区については、フェリーを通じた長崎県との広域的な連携により、交流人口の拡大を図るため、拠点機能の充実・強化及び周辺環境整備を進め、魅力ある拠点形成を推進する。また、長洲港と JR 長洲駅との連携強化を図ることにより、地域の回遊性及び滞在性の向上を図り、にぎわいと活力ある都市づくりを推進する。

⑥厳しい都市経営への対応

本圏域では、公共施設等の都市基盤の老朽化が深刻化しており、将来的な維持管理費の増加は避けられない状況が見込まれている。加えて、人口減少と少子高齢化の進行により税収の減少や行政需要の増大が予想され、都市経営の持続性が大きな課題となっている。

このため、公共施設等総合管理計画及び長寿命化計画に基づき、道路、橋梁、上下水道などの定期的な点検・診断、老朽化度合いに応じた修繕・更新、耐震化や安全性確保の取組みを体系的に進め、計画的な維持管理とライフサイクルコストの最適化を図ることで、財政負担の軽減・平準化と

公共施設の持続的な利用を確保する。

さらに、住民一人あたりの行政コストが人口密度の低下により増大することを踏まえ、無秩序な市街地の拡大を抑制し、居住機能の集約を進めることで効率的な都市構造を確立する。

併せて、広域圏全体での施設の共同利用や広域連携によるサービス提供の効率化を推進し、限られた財源を有効に活用する都市経営を目指す。

⑦恵まれた自然環境や景観の維持・保全

本圏域は、有明海や小岱山、菊池川など、住民が憩える豊かで身近な自然環境を有するとともに、特にラムサール条約湿地に登録されている荒尾干潟は国際的にも価値ある自然資源である。また、地域の暮らしや景観を支える農地空間が広がっている。これらの自然資源は本圏域の魅力であり、将来にわたり継承・保全すべき重要な資源であり、その適切な維持管理に努める。

一方、沿岸部の工業地域にはゴライアスクレーンなどの都市のランドマークが存在し、特色ある産業景観を形成している。これらの産業景観は都市の特色を示すものであり、地域の魅力としてその価値を活かしていく。

こうした資源を保全・活用するため、景観に配慮したうるおいのある空間の整備や案内機能の充実など、必要な施設整備を進める。

今後の新たな土地利用や施設の立地にあたっては、行政・住民・企業が連携し、周辺景観との調和に配慮するとともに、自然環境や産業景観など地域資源を活かしながら、魅力ある都市空間の形成を推進する。

⑧歴史的・文化的資源の保全・活用

本圏域には、世界文化遺産である万田坑や米作りのストーリーが日本遺産として認定された菊池川流域、全国有数のラジウム泉質を誇る玉名温泉、歴史資源が点在する高瀬地区など、多様な歴史的・文化的資源を有している。これらの豊かな地域資源は本圏域の魅力を形成する重要な要素であるため、その適切な維持・保全を図るとともに、相互に連携を行うことで、回遊性及び滞在性の向上を図り、観光振興や交流人口の増加に資する、にぎわいと活力ある都市づくりを推進する。

(5) 荒尾・玉名・長洲広域圏の広域的位置づけ

本圏域は県北部に位置し、荒尾・玉名地域の中心地域としての役割を担っている。また、九州新幹線、JR 鹿児島本線、海上フェリー等の公共交通や国道 208 号などの道路により、熊本都市計画区域のほか、福岡県、佐賀県、長崎県とも広域的に結ばれており、「熊本の北の玄関口」となっている。さらに、高規格道路である有明海沿岸道路の整備が進むことで、広域交通の利便性がさらに向上することから、周辺都市とのさらなる連携強化を図りつつ、多様な都市機能の集約によって魅力ある都市づくりを行う。

また、都市計画区域外となっている玉名市の天水、横島、三ツ川地区は、一体の都市として無秩序な開発を抑制するため、今後都市計画区域の拡大も視野に入れた都市づくりについて検討するとともに、隣接する玉名郡（玉東町、南関町、和水町）も含めて交流を強め、本圏域を荒尾・玉名地域の中心都市として位置づけ、必要な都市機能の集約を図る。

2. 広域圏の都市計画の方針

(1) 土地利用の方針

本圏域においては、今後も人口減少・少子高齢化の進行が見込まれる一方、用途地域外において人口が増加している区域が存在するなど、部分的に市街地の拡大傾向がみられる。こうした背景を踏まえ、本圏域では、行政機関や鉄道駅等の地域における拠点を中心に、「エコ・コンパクトな都市づくり」の推進を図ることにより、社会資本の維持管理費をはじめとする行政コストの抑制、拠点間移動の効率化、二酸化炭素排出量の低減による環境負荷の軽減等につながる土地利用の実現を図る。

用途地域外の土地利用に関しては、特定用途制限地域等の土地利用に関する都市計画制度を適切に活用し、計画的かつ持続的な土地利用の規制・誘導に努める。

また、本圏域において懸念される土砂災害、津波、洪水等の自然災害への対応として、災害リスクの高い区域に対しては、土地利用の規制・誘導を通じたリスク低減を積極的に推進する。

さらに、本圏域が有する豊かな自然環境や地域資源との調和に配慮した土地利用を推進するとともに、当該資源の持続的かつ効果的な活用を可能とする土地利用の実現を目指す。

(2) 都市施設整備の方針

①交通施設の基本方針

a. 広域的な交通体系の方針

高規格幹線道路である有明海沿岸道路をはじめ、広域交通軸を担う幹線道路の整備を推進し、本圏域と熊本県内の他都市圏、ならびに福岡県・佐賀県・長崎県等との広域的なネットワーク強化を図る。

熊本県新交通道路計画に構想路線として位置付けられている有明海沿岸連絡道路については、災害時のリダンダンシーの確保や新たな観光・物流ルートの創造など、広域的な役割も期待されるため、関係機関と連携し、検討を進める。

また、本圏域には JR 鹿児島本線が縦断し、圏域内に 6 駅を有するなど、都市間移動において鉄道を利用できる環境である。さらに新玉名駅を有する九州新幹線により、県内外の都市との広域的なアクセス性にも優れている。鉄道による優位性を活かし、維持していくため、利便性の向上や他の交通機関との連携促進を図る。

さらに、フェリー航路についても、利便性の向上と利用促進に取り組む。

b. 道路構造物の長寿命化方針

橋梁やトンネル等の道路構造物に関しては、定期的な点検の実施および長寿命化に資する修繕方針に基づき、事故や大規模な改修工事に至る前段階において対策を講じ、将来的な大規模修繕やライフサイクルコストの増大を抑制する予防保全の推進を図る。また、道路舗装については、「熊本県舗装維持管理計画」における修繕基準及び目標水準を踏まえ、計画的な維持管理を推進する。

c. 都市内交通体系の整備方針

ア) 公共交通の充実と自動車交通の円滑化

本圏域におけるエコ・コンパクトな都市づくりの実現に向けて、道路交通負荷の低減、都市構造の集約化、誰もが利用しやすい公共交通機関を中心とした交通体系の構築を図る。特に通学や買い物、通院等で鉄道・バスを利用する若い世代や高齢者等の多様な世代が公共交通機関を利用しやすくなるよう、交通事業者と連携し、利便性の向上を図る。あわせて、自動車・自転車等の他交通手段から公共交通機関へのスムーズな乗り換えを可能にする施設の整備を推進する。さらに、自動車交通の円滑化のため、広域的な交通体系の整備と連動した都市の骨格を形成する幹線道路網の構築を推進する。

イ) すべての人に安全でやさしい移動環境の構築

歩行者および自転車による安全かつ快適な移動を確保するため、行政施設等の主要な公共施設や鉄道駅、バス停等の拠点間の円滑な連携を図り、交通ネットワークの充実を推進する。あわせて、乗合タクシー等の地域公共交通機関の充実を図り、多様な移動ニーズに対応した利便性の高い交通手段の確保を図る。さらに、ユニバーサルデザインの理念に基づき、子どもや高齢者、障がい者、外国人など、すべての利用者にとって安全で優しい移動環境の構築を推進する。

ウ) 幹線道路の防災機能の明確化

災害時における物資輸送路としての機能を担う緊急輸送道路や、避難路および避難地としての役割を果たす幹線道路については、計画的な整備を進めるとともに、適切な維持管理および更新を行う。また、緊急輸送道路としての機能を有する幹線道路については、災害時の迅速な対応と安全性の向上を図る観点から、無電柱化の促進に取り組む。さらに、災害の発生により広域的な交通影響が生じる場合に備え、関係機関と円滑な協議・調整体制を構築し、渋滞緩和策や迂回路への誘導等を含む交通マネジメントの迅速な導入が可能となる仕組みを整備する。

②下水道及び河川の整備方針

a. 総合的な治水対策の実施方針

雨水の総合的な処理を目的として、治水施設の整備を促進するとともに、雨水の速やかな排除、貯留および浸透による流出量の低減を図る下水道整備を計画的に推進する。

河川については、河川整備計画に基づき、洪水・高潮などの水害に対応した治水対策を推進するとともに、水辺環境の整備と河川景観の保全を進める。また、流域治水プロジェクトの一環として、関係機関が連携し流域全体での治水を推進し、ハード・ソフト両面から浸水被害の防止・軽減を図る。加えて、都市化の進展に伴い喪失しつつある保水・湧水機能については涵養を促進し、河川への過度な負荷を抑制するとともに、洪水氾濫の危険性が高い区域においてはハザードマップの適切な活用や警戒避難体制の充実を通じて、水害による被害の最小化を図る。

b. 魅力ある快適な生活基盤の整備方針

本圏域が有する豊かな自然環境を構成する河川の保全に努めつつ、都市との調和が図られた良質な都市環境の形成に資する河川環境の整備を推進する。

c. 下水道の長寿命化方針

下水道施設に関しては、地震・水害・津波等の自然災害に備えた防災対策を含め、計画的な維持修繕および機能強化を継続的に推進することにより、施設

の安全性や災害対応力の向上を図る。

③公園の整備方針

a. 公園施設の長寿命化方針

都市公園のストックマネジメントにあたっては、施設機能ごとに設定すべき維持管理水準を明確にしつつ、施設の機能保全とライフサイクルコストの縮減を両立させる取組を推進する。また、公園機能の維持管理については、長寿命化計画の策定および当該計画に基づく施設更新を計画的に実施する。

b. 公園機能の強化方針

都市公園の改修にあたっては、バリアフリー化を推進し、子どもや高齢者、障がい者、外国人など、すべての利用者にとって、安全かつ快適に利用可能な空間の形成を図る。あわせて、大規模災害の発生時において、周辺地区からの避難者を適切に受け入れ、市街地火災等に伴う生命の危険から保護する避難地として既存の都市公園を利活用するため、防災機能の付加・強化を目的とした改修を計画的に推進する。

④その他の都市施設の整備方針

快適な都市生活の維持に不可欠なごみ焼却場やし尿処理施設等については、都市の総合的な都市計画に基づき、広域的な視点から周辺環境への影響を十分に考慮した上で、その整備目標および適切な立地配置について計画的に検討する。

（３）市街地整備等の基本的な方針

①中心市街地の整備方針

本圏域の各市町における中心市街地は、田園・中山間地域を含む周辺地域の中核としての機能を担い、基礎的な商業・サービスをはじめ、医療・福祉、教育・文化、行政サービス等の多様な都市機能の提供が行えるよう、各種都市機能の適切な立地誘導を図る。また、居住人口の減少や地域コミュニティの衰

退、中心市街地の活力低下といった課題への対応として、都市基盤施設の整備・充実を図るとともに、市街地内に存在する空き家や低未利用地の利活用について、「玉名市まちなか未来プロジェクト」等の官民が連携した取組みにより推進する。

②周辺市街地の整備方針

幹線道路沿線や既成市街地の縁辺部等を中心に市街地拡大が進展している区域においては、地区計画や特定用途制限地域等の土地利用に関する都市計画制度を積極的に活用し、良好かつ快適な市街地の形成を促進するとともに、無秩序な開発の防止に努める。

（４）緑・景観の体系の方針

①水と緑のネットワーク形成方針

a. 田園・中山間地と都市が一体となった都市環境圏の形成

都市と田園・中山間地域が一体となった持続可能な都市環境圏の形成を推進するとともに、多様な主体による共創のもと、都市と農山漁村との交流促進や地域資源を活用した産業振興へとつなげる取組を推進する。

b. 森林、農地、水辺等における自然環境の保全・再生

田園地域および中山間地域が主体となり、風致や農山村景観の保全、地下水の涵養、土地の保全等、多面的機能を有する森林および農地の保全・再生に向けた取組を推進する。あわせて、海洋環境および生態系の保全機能を備えた干潟については、その保全に努める。

②都市内の緑地整備方針

都市内における緑空間については、公園、緑地、広場等の公共空間の整備とあわせ、必要に応じて風致地区や緑地保全地区の指定を行いながら、計画的な整備の推進を図る。また、地震や火災等の災害発生時において、避難路や避難地としての機能を担い、災害の影響範囲を低減する緩衝帯としての役割を果た

すため、公園・緑地および水辺空間等の整備を進めることにより、災害時においても安全かつ安心できる都市空間の提供を通じ、災害に強い都市づくりを推進する。

③景観の整備方針

本圏域には、世界文化遺産である万田坑やラムサール条約湿地に登録されている荒尾干潟等、国際的な視点から高い評価を受ける地域資源に加え、玉名市が含まれる菊池川流域も日本遺産として認定されており、これらを活かした都市づくりを行う必要がある。そのため、県及び景観行政団体において「景観計画」を策定し、景観形成地域の指定を通じて、地域資源と調和した魅力ある都市景観の形成を積極的に推進する。

（５）都市防災の方針

①都市防災の基本方針

本圏域は、有明海沿岸部や菊池川水系を有し、高潮や河川氾濫、内水氾濫のリスクにさらされている一方、山間部や丘陵地では土砂災害の危険性を有している。熊本地震では道路の寸断や住宅被害、ライフラインの途絶などにより生活基盤や経済活動に重大な影響を及ぼし、令和７年８月豪雨では内水氾濫による床上・床下浸水や道路冠水など深刻な被害を受けた。近年の激甚化・頻発化する自然災害を踏まえると、これらの経験は、都市防災の重要性を改めて示しており、住民の生命や財産を守り、生活と経済活動を持続させるためには、本圏域の地形や土地利用状況などの特性を踏まえた総合的な防災対応の強化が急務である。

このため、災害リスクの高い区域においては、開発規制や土地利用の適切な誘導を進めることで被害の未然防止を図り、併せて、防災インフラの整備・強化を推進し、災害時における安全性と都市機能の維持を確保する。

また、住民の防災意識を高めるとともに、自助・共助の力を育成し、地域の連携体制を総合的に強化する。これらの取組みをハード・ソフト両面から多層的に展開することで、災害に対して強靱で持続可能な都市づくりを推進する。

さらに、行政区域を超えた広域的な協力体制を構築し、情報共有や迅速な対応を可能とすることで、圏域全体の防災力を高めていく必要がある。加えて、大規模災害後に迅速かつ着実な復旧・復興を進めるため、平常時から復興の課題や方向性を準備・共有し、地域社会がレジリエンスを発揮できる体制を整える。

これらの取組は、「熊本県地域防災計画」や「熊本県国土強靱化地域計画」並びに圏域内の市町が策定する地域防災計画や立地適正化計画の防災指針等との整合を図りながら、計画的かつ効果的に展開するものとする。

②都市防災の対応方針

a. 防災・減災のための施設整備

本圏域は、有明海沿岸の低平地や菊池川流域に位置し、洪水や高潮、大雨による浸水被害の恐れがある地域である。

このため、菊池川や支流の改修、堤防強化、高潮対策施設の整備を計画的に進めるとともに、干拓地や沿岸部の排水機能を高める公共下水道の整備を推進する。また、一定規模以上の開発においては、雨水の急激な流出を抑えるための調整池や浸透施設の設置を義務付け、開発行為に対する水害対策を強化する。さらに、丘陵地や山間部では土砂災害の危険があるため、砂防堰堤や法面保護などの施設整備を推進する。加えて、森林、農地、干拓地の緑地などを適切に保全し、雨水の貯留・浸透・流出抑制機能を活かした減災対策を進める。

b. 災害情報の伝達と防災意識の向上

本圏域の災害リスクを踏まえ、平常時から洪水・高潮・地震・土砂災害等に関するハザードマップを公表し、広報誌や町公式 SNS、防災行政無線などを活用して、地域特性に応じた防災情報を分かりやすく発信する。

災害発生時には、避難指示や警戒情報を迅速かつ的確に伝達できる体制を整備するとともに、住民が自らの避難行動を時系列で整理する「マイ・タイムライン」の作成を推進し、自助・共助による地域防災力の向上を図る。特に沿岸部や河川流域などリスクの高い地区では、地区防災計画と連動させ、避難路や避難所の情報を重点的に周知する。

情報提供にあたっては、ハザードマップ等の「プル型」の情報に加え、住民の情報端末へのメール配信や緊急速報など「プッシュ型」の手法を組み合わせ、誰もが迅速に確認できる仕組みを整える。さらに、デジタル技術を活用し、避難場所や避難経路を地図上で直感的に把握できるよう工夫することで、住民の防災意識を高め、生命を守るための行動につなげる。

c. 災害リスクを踏まえた土地利用の適正化

本圏域北東部等の中山間地に分布する土砂災害特別警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域、地すべり防止区域等の災害レッドゾーンにおいては、新たな開発を抑制し、災害リスクの低減と住民の安全性を確保するとともに、既存の住宅等についてはより安全な区域への誘導を促進するための支援を行い、跡地の多面的な活用について検討を推進する。

また、菊池川をはじめとする主要な河川の流域における洪水浸水想定区域や、有明海沿岸部の津波及び高潮による浸水想定区域では、浸水リスクを踏まえた土地利用の適正化を図るとともに、住宅や公共施設等の浸水対策を促進する。市町が策定する立地適正化計画においては、これらのリスクを踏まえた居住誘導区域を設定するとともに、残存リスクについては防災指針に基づき適切なハード・ソフト対策を位置づけるものとする。

d. 内水氾濫への対策

本圏域では、令和7年8月豪雨での深刻な内水被害を教訓とし、内水氾濫対策の強化を推進する。内水氾濫のリスクが高い低平地、排水不良地においては、市町が行う排水ポンプの整備と合わせた河川改修や排水機場の耐水化を進める。また、市町が主体となり、雨水管理総合計画等に基づく、流出抑制対策や排水施設の整備、定期的な点検を計画的に推進する。さらに、ソフト対策として、確実な住民避難につなげるための河川監視カメラの増設や、内水ハザードマップの作成、排水機場が被災した場合に備えた緊急時の行動計画（BCP）の見直しや充実を図る。

e. 災害に強い市街地の形成

地震による建築物の倒壊から住民の生命や財産を守るため、建築物の耐震診断や改修の促進とともに、耐震に関する知識の普及啓発に努める。特に玉名市中心部などの密集市街地では、地震時の倒壊や火災延焼による被害拡大を防ぐため、土地利用の見直しと併せて、延焼を防ぐ道路や公園などの都市施設を計

画的に整備する。

さらに、有明海沿岸部や菊池川流域では、浸水や液状化のリスクを踏まえた都市基盤の強化を進めるとともに、公園や緑道などを『グリーンインフラ』として整備・活用し、災害時の緩衝地帯や避難地として機能させることで、都市環境の防災力向上を図る。

f. 避難所、避難路の整備

災害時に避難者を安全に受け入れるため、防災機能を備えた公園の整備や、避難所として活用される学校体育館の耐震化を計画的に推進し、非常用電源や給水・衛生環境の確保を図る。特に、沿岸部や河川流域では浸水リスクの少ない高台に広域避難場所を配置し、密集市街地では延焼遮断帯として機能する道路や公園などの都市施設を拡充する。

また、避難者が迅速かつ安全に避難できるよう、指定緊急避難場所へ通じる道路や緑道の整備を進め、冠水時でも通行可能な代替ルートの確保、照明や誘導サインの整備、段差解消など歩行者の安全性とバリアフリー性に配慮した避難路ネットワークを強化する。さらに、高齢者や障がい者などの要配慮者を受け入れる福祉避難所の整備・運用体制の充実や、ペット同伴避難が可能な施設の確保とゾーニング・備蓄の充実を進め、誰もが安心して避難できる環境づくりを推進する。

g. 災害に強い道路ネットワークの形成

熊本地震の際には、九州縦貫自動車道をはじめとする広域的な道路網が寸断され、国道 208 号や国道 501 号等に迂回交通が集中したことで、大規模な交通渋滞が発生し、広域的な交通障害を生じた。令和 7 年 8 月豪雨においても、内水氾濫により道路の通行止めが発生し、交通機能が麻痺するなど広域的な影響が生じた。

これらの経験を踏まえ、災害時のリダンダンシー確保を目的として、有明海沿岸道路をはじめとする災害に強い広域幹線道路ネットワークの形成を推進し、緊急輸送の確保と地域の孤立防止を図る。

h. 関係者協働による「流域治水」の推進

近年、豪雨災害の頻発・激甚化により洪水や土砂災害のリスクが高まっている中、従来の河川や下水道など管理者主体の治水対策に加え、国・熊本県・流

域自治体・企業・住民など多様な主体が連携・協働して取り組む「流域治水」を強化し、その実効性を高める。

氾濫域を含めた流域全体を一体として捉え、丘陵地の森林保全による水源涵養、菊池川流域の農地や有明海沿岸の干拓地の保水・遊水機能の活用など地域資源を組み合わせることで、水害リスクを軽減する。さらに、玉名市中心部や観光地における避難体制の強化を含め、行政機関、地域住民、農業者、企業、観光事業者が協働し、流域全体で水害リスクを低減し、安全で持続可能な地域づくりを推進する。

i. 防災拠点等の整備・充実

災害発生時に災害対策本部として機能する市役所本庁舎及び町役場本庁舎については、災害情報や避難に関する情報等の重要情報を一元的な収集・管理を徹底するとともに、業務継続性に向けて業務継続計画（BCP）の適切な見直しを行う。

防災拠点については、緊急輸送道路ネットワークと連携し、広域からの受援及び後方支援を円滑に実施できるよう、拠点機能の強化及び役割分担の明確化を進める。具体的には、洪水時の水防活動や緊急復旧活動を担う元玉名地区河川防災ステーション、現在整備中の有明海沿岸道路沿道の立地条件を活かし広域的な防災拠点として防災道の駅への登録を目指す道の駅『ウェルネスあらお』等について、関係機関と連携し、資材置場・防災倉庫・非常用電源の整備および資機材・人員の計画的な配備を推進する。

j. 復興まちづくりの事前準備

荒尾・玉名・長洲広域圏においては、菊池川流域や有明海沿岸部の水害リスク、熊本地震の経験を踏まえた地震リスクなど、地域特性に応じた災害への備えが求められる。

今後発生が想定される大規模災害に備え、復興まちづくりの目標・方針や課題及びその対応策について予め関係機関と協議のうえ、事前復興まちづくり計画の策定を推進する。災害発生時には、当該計画を基礎として、地域特性に応じた適切な規模での被災地の復興を図るため、復興まちづくり方針・計画を速やかに策定し、より良い復興の実現を目指す。

k. 広域防災協力体制の確立

本圏域では、行政界を超えた広域的な視点に立ち、避難所や防災拠点の相互利用を推進するとともに、関係機関との連携による情報共有体制を強化する。

災害発生時には、圏域全体で迅速かつ効率的な対応が可能となるよう、緊急輸送道路ネットワークを活用した物資輸送や後方支援体制を整備し、地域特性に応じた防災拠点の機能強化を進める。

また、平常時から広域的な協力体制を構築し、訓練や協議を通じて実効性のある広域防災体制を確立する。さらに、広域避難計画の策定、医療・福祉資源の相互支援、ライフライン復旧における広域連携、統一的な情報発信体制の整備など、行政界を超えた取り組みを推進する。

3. 区域区分の決定の有無

本圏域の3つの都市計画区域には、区域区分を定めない。

なお、区域区分を定めない根拠は以下の通りである。

① 本圏域における人口は減少傾向にあり、今後も同様の動向が継続すると見込まれる。また、圏域内において今後の都市計画に直接的な影響を及ぼす大規模プロジェクトの実施予定は現時点で存在していない。加えて、既成市街地においては、土地利用の高度化や既存ストックの利活用の促進に向けた余地が残されていることから、急激な市街地拡大は想定されていない。

② 幹線道路沿道や用途地域外の既存集落においては、小規模な開発等に伴い市街化の傾向が一部に認められる区域も存在するが、地域地区、地区計画等の土地利用に関する都市計画制度や、立地適正化計画制度を適切に運用することにより、当該区域における土地利用に対する効果的な規制・誘導を図り、良好な市街地の形成が可能である。

①の通り急激な市街化は進行しないと想定され、②に示す適切な土地利用の規制・誘導を図ることで、本圏域が有する豊かな自然や農地と調和した市街地の形成が可能である。

4. 主要な都市計画の決定の方針

(1) 土地利用に関する主要な都市計画の方針

①主要用途の配置の方針

a. 商業・業務地

JR 荒尾駅を中心とした荒尾市役所周辺から海陽町（南新地土地区画整理地内）を併せた一帯や大規模な商業店舗や娯楽地など多様な施設が集積する緑ヶ丘地区、国道 208 号沿道、JR 玉名駅周辺、JR 玉名駅から玉名温泉に至る区域を併せた一帯、高瀬地区、岱明支所周辺、新玉名駅周辺、一般県道寺田岱明線沿道、長洲町役場から JR 長洲駅にかけての一帯、国道 501 号沿道等を商業・業務地として位置づける。周辺の住宅地や農地、自然環境との調和に配慮しながら、商業・業務機能の多様化や集積に向けた商業・業務地の形成を図る。

b. 住宅地

都市機能や交通の拠点が集積する都市拠点の周辺は、商業、医療、公共交通等の生活サービスを利用しやすい生活利便性の高い住宅地として、良好な住環境の形成を図る。また、主要幹線道路沿道等では、都市計画事業や民間活力の活用により計画的な都市基盤整備を推進し、利便性の高い住宅地としての土地利用の誘導を図るとともに、豊かな自然環境と調和を目指した緑化等を推進し、緑豊かでうるおいのある住環境を実現する。

c. 工業地

臨海部の工業団地をはじめ、増永地区や、高浜地区、国道 208 号沿道等で既に工場が立地している区域を工業地として位置づける。新たな工場等の受け入れについては、工業団地をはじめとする既存の工業地への集積・誘導について検討するとともに、近接する住宅地や農地等の周辺環境との調和に配慮しながら、交通利便性等の立地需要に対応する適地を選定し、誘致を図る。

②土地利用の方針

a. 土地の高度利用に関する方針

本圏域の都市拠点に位置付けられ、多様な都市機能が集積する JR 駅周辺、市役所・町役場周辺については、地域住民の交流・憩いの場の整備、及び美し

く個性的なまちなみ景観整備等を進めるとともに、土地の効率的な利用を図り、官民が一体となった魅力的で高密度な市街地形成を図る。

b. 用途転換、用途純化または用途の複合化に関する方針

用途地域の指定がない既存集落においては、良好な住環境の形成や機能的な土地利用の推進を図るため、用途地域の指定を検討する。また、周辺環境や営農環境を維持し、無秩序な市街化の拡大を抑制すべき区域については、特定用途制限地域の指定等を検討するなど、用途の純化を基本とした土地利用の推進を図る。

交通利便性が高い都市拠点等においては、地域住民のニーズ等を考慮しつつ、定住の促進及び多様な世代によるコミュニティ形成の促進により地域の活性化を図るため、商業・業務等の高次都市機能だけでなく、まちなか居住の推進等、居住機能を加えた複合的な土地利用の形成を推進する。

c. 住環境の改善又は維持に関する方針

計画的な道路、公園等の都市基盤の整備の遅れや老朽建築物の密集化がみられる市街地においては、周辺の農地等との調和に配慮しつつ、防災上の安全や生活利便性の観点から、良好な市街地環境のため、都市施設の整備や街区の整序などを進める。都市基盤の整備にあたっては、ユニバーサルデザインに配慮するとともに、地区計画等の活用により良好なまちなみの形成を図る。また JR 駅周辺をはじめとした市街地内に増加しつつある空き家の利活用を推進するとともに、生活環境に悪影響を及ぼしている空き家については解体・撤去を促進し、良好で快適な住環境を確保する。

d. 都市内の緑地又は都市の風致の整備及び維持に関する方針

都市内における住民の憩いやレクリエーションの場、災害時の避難場所として機能し、都市の景観形成に寄与する公園、緑地について、適正な配置に努める。また、現存する緑地の保全を図るとともに、官民一体となったオープンスペースの確保を推進し、潤いあふれる都市環境の形成を図る。

e. 優良な農地との健全な調和に関する方針

菊池川流域の平野部や小岱山の山間部等に存在する用途地域外の農地は、本圏域の重要な農業生産基盤であることから、その維持・保全に引き続き努め

る。

f. 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

土砂災害特別警戒区域等の災害リスクの高い区域は、災害防止を図るため、開発を抑制する。また、主要な河川に隣接する地域や沿岸部の地域等については、水害や津波被害等の防止の観点から、無秩序な市街化を抑制することを基本とし、土地利用を検討する際は、災害リスクに対して適切な防止対策を講じ、安全性を確保する。

g. 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

市街地周辺の自然林、丘陵地、果樹園、農地や河川、ため池等の水辺は、動植物の生息・生育の場や水源涵養の場であるとともに、都市景観を形成する重要な自然環境であることから、積極的な保全を図る。

h. 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

用途地域指定区域については、都市機能の集積に向けて、立地適正化計画制度等を活用しながら適切な誘導を図る。

また用途地域外に点在する既存集落については、環境の維持・保全に努めるため、地区計画制度の適用、特定用途制限地域の指定、建築形態規制制度等による地域の実情を踏まえた適切な規制を図るとともに、地域住民の生活に必要なとなる施設等の整備を行い、地域コミュニティの維持を図る。

i. 大規模集客施設の立地に関する方針

広域にわたり都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設は、市街地の拡大を誘発するおそれがあるため、商業・業務地を除き、原則として立地を抑制する。また、商業・業務地においては特別用途地区（大規模集客施設制限地区）の指定状況を踏まえ、適正な土地利用を図る。

なお、大規模集客施設の立地制限を解除する都市計画の決定又は変更を行う場合には、「大規模集客施設の広域調整に関する方針」に基づき、都市計画の手続きを行う。

（２）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①交通の方針

a. 基本方針

本圏域の幹線道路網は国道 208 号をはじめとする国道や県道、都市計画道路等により構成されている。また、本圏域は周辺都市を結ぶ JR 鹿児島本線及び九州新幹線、ならびに長崎県とのフェリー航路を持っており、これらは、地域住民の生活や産業活動等を支える軸となっている。広域的な都市づくりを推進していくためには地域間のさらなる交流・連携が必要であり、本圏域全体の発展に向けて重要な役割を担っている広域交通体系の構築は、重要な課題である。

このような状況を踏まえ、本圏域においては、以下の基本方針のもとで交通施設の整備・改善を図り、円滑な広域交流や産業活動、快適で利便性のある地域住民の生活等を確保する交通体系の確立に努める。

ア）圏域内外をつなぐ幹線道路網の形成

周辺の他都市圏や福岡県、佐賀県、長崎県等との交流・連携を促進する広域連携軸や、圏域内の拠点間や地域間を連絡する地域連携軸により構成される幹線道路網の形成を推進する。

また、連携軸を構成する道路整備とともに、地域の市街地像の実現に向けて交通拠点や駐車場等の交通施設の配置を図る。

イ）誰もが安全で快適に移動できる環境の形成

歩行者や自転車利用者が安全に利用できる道路空間の実現のために、歩道、自転車走行空間の整備や道路標識等の交通安全施設の充実を図る。

また、子どもや高齢者、障がい者、外国人等、誰もが安全で快適に移動できるよう、ゆとりある歩行空間の確保や段差、勾配の改善等、ユニバーサルデザインに配慮した交通空間の整備に努める。

ウ）交通の円滑化

住民の移動利便性の向上と、環境保全への対応の観点から、自動車による移動需要に対応した道路整備を推進するとともに、公共交通の利便性向上に努め、公共交通の利用促進を図る。

b. 主要な施設の配置の方針

ア) 道路

○広域交通

広域的な交流・連携の促進や国道 208 号をはじめとする一般道路の混雑緩和等が期待される高規格道路である有明海沿岸道路の整備促進を図る。

また、広域連携軸として位置づけた国道 208 号、国道 389 号、国道 501 号は、圏域外との交流・連携の促進を支える広域幹線道路として、関係機関との連携し機能強化を図る。

熊本県新交通道路計画に構想路線として位置付けられている有明海沿岸連絡道路については、災害時のリダンダンシーの確保や新たな観光・物流ルートの創造など、広域的な役割も期待されるため、関係機関と連携し、検討を進める。

○都市内交通

地域連携軸として位置づけた主要地方道熊本玉名線や一般県道平山荒尾線、都市計画道路赤田上沖洲線等は、広域連携軸を補完し本圏域の骨格を形成するとともに、地域内の拠点同士を連絡する幹線道路として、未整備区間の整備促進を図り、未改良区間の整備推進と歩行者・自転車走行空間の整備を推進する。

また、有明海沿岸道路の整備状況を踏まえて、有明海沿岸道路と周辺的一般道路や地域を結ぶアクセス道路の整備を計画的に推進する。

イ) 公共交通

○鉄道

都市拠点内の JR 荒尾駅、JR 玉名駅、JR 長洲駅は、各地域の交通結節点としての機能強化を図るとともに、周辺も含めてユニバーサルデザインに配慮した環境整備に努める。また、都市拠点外の JR 各駅も含めてパーク・アンド・ライドを促進するための駐車場・駐輪場等を整備し、公共交通の利用促進を図る。

○その他公共交通

子どもや高齢者、障がい者、外国人等、誰もが移動しやすい環境の実現に向けて、市街地内の主要施設と市街地外の主要な集落を連絡するコミュニティバスや乗合タクシーの充実を図る。

また、長洲港と JR 長洲駅間の連携を強化し、利用者利便性の向上とフェリーの利用促進を図る。

c. 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備又は事業着手を予定する主要な施設は以下のとおりとする。

種別	地域	事業内容
<u>都市計画</u> 道路	荒尾	<u>1. 5. 1 荒尾長洲線</u>
		3. 4. 12 万田下井手線
		3. 7. 8 中央野原線
	玉名	3. 5. 5 前田東線
		3. 5. 8 玉名駅平嶋線
		3. 5. 9 玉名駅下町線
	長洲	3. 3. 3 赤田上沖洲線
		3. 4. 8 長洲岱明線

②下水道及び河川

a. 基本方針

ア) 下水道

本圏域の下水道は、市街地を中心に整備が進められている。今後も快適で衛生的な生活環境の実現に向けて、「くまもと生活排水処理構想」における方針に基づき、公共下水道を基本としながら、市街地の形成状況等の地域特性に応じて、農業集落排水処理施設や合併処理浄化槽の設置等、整備区域の見直し及び低コスト技術の採用を検討し、効率的な生活排水処理施設の整備を推進する。

また既に整備済みの下水道施設については、地震や水害等に対応するための防災対策を図るとともに、ストックマネジメントの考え方に基づく計画的な改築・更新による長寿命化を推進する。

イ) 河川

直轄河川である菊池川や県管理の主要河川について、河川整備計画に基づき、洪水・高潮などの水害に対応した治水対策を推進するとともに、水辺環境の整備を図り、河川景観の保全や地域住民の憩いの場として活用することを基本とする。

荒尾区域では有明海沿岸の高潮・内水氾濫への備えを重視し、玉名区域では菊池川流域を中心として洪水対策と環境保全を強化し、長洲区域では菊池川下流域の氾濫リスクに対応した流域治水を展開する。

さらに、流域治水プロジェクトに基づき、関係機関が一体となって流域全体での治水を推進し、ハード・ソフト両面から浸水被害の防止と軽減を図る。

b. 主要な施設の配置方針

ア) 下水道

本圏域内においては、地域の実情や周辺の状況に応じて公共下水道事業や農業集落排水事業、合併浄化槽設置事業等、必要な整備を計画的に推進する。また、市街地周辺に点在する集落等においても、都市づくりの方向性、人口の規模や密度、投資効果等を基準として、地域の特性に応じた処理方法を適用していく。

イ) 河川

直轄河川である菊池川や県管理の主要河川である境川、浦川、菜切川等については、河川整備計画に基づき、河川改修や堤防強化等の治水対策を推進し、都市の治水安全度を向上させる。併せて、散策路や緑地などの整備により河川景観の保全し、住民が水辺に親しめる空間の形成を推進する。

菊池川流域については『菊池川流域治水プロジェクト』に基づき、堤防・護岸の強化、河道改修、遊水地や調整池の検討などのハード対策と、農地・森林の保水機能の活用や都市排水施設との連携などのソフト対策を組み合わせ、流

域全体で浸水被害の防止と軽減を図る。

また、二級水系の圏域についても、干拓地を中心とした下流部平地、丘陵地に形成される市街地など、様々な地域特性を持った圏域であることを踏まえ、「玉名圏域二級水系流域治水プロジェクト」に基づき、それぞれの地域特性に応じた浸水被害を防止する対策を実施するとともに、あらゆる関係者が協働して流域全体で水害を軽減させる流域治水対策を推進する。

c. 主要な施設の整備目標

おおむね 10 年以内に整備又は事業着手を予定する主要な施設は以下のとおりとする。

種別	地域	事業内容
下水道	荒尾	大島処理区
	玉名	玉名処理区、岱明処理区
	長洲	長洲処理区
河川	玉名	<u>菊池川、境川</u>

③その他の都市施設

a. 基本方針

都市機能の向上とともに、快適な住環境や健全な自然環境の維持・形成に向けて必要な公共公益施設については、既存施設の適正な維持・管理に努めるとともに、圏域内外の周辺自治体との広域連携に基づき、必要に応じて施設の拡充や集約等について検討する。

b. 主要な施設の配置方針

ア) ごみ処理施設

本圏域のごみ処理関連施設は、荒尾市ごみ中継基地（荒尾市）及び有明広域行政事務組合クリーンパークファイブ（長洲町）が存在する。今後も住民や事業者との協力・連携、広域的な取組との整合を図り、安全で安定したごみ処理を推進するとともに、環境負荷低減に向けた適正な再資源化に努める。

イ) し尿処理施設

本圏域のし尿処理は、荒尾市については松ヶ浦環境センター、玉名市（岱明地区、横島地区、天水地区）・長洲町については有明広域行政事務組合第一衛生センター（玉名市）、玉名地区については玉名市水の守で行われている。今後も広域的な取組等との整合を図りながら、下水道施設への統合等も検討し、より効率的かつ効果的な収集・処理体制の確立に努める。

（３）市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

都市拠点等の歩行空間の整備や街なみの再生、低未利用地の利活用促進、密集市街地における住環境整備、防災性の向上が必要な区域においては、土地地区画整理事業をはじめとする計画的な面的整備手法の導入を検討し、健全な市街地環境の形成に努める。

南新地土地地区画整理事業については、道路や公園などの都市基盤の整備により宅地利用の増進を図るとともに、有明海沿岸道路と一体的な都市づくりにより、都市機能の集積を図ることで、JR 荒尾駅周辺地域全体の活性化につなげる。

また、九州新幹線新玉名駅周辺地域については、既成市街地との調整を図りつつ、都市機能の集約や都市基盤整備の推進を行うにあたり、必要に応じて面的な市街地整備手法の導入について、検討する。

（４）自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

①基本方針

本圏域は約 7 割を農地や山林等の自然的土地利用が占めており、自然林が残る小岱山や市街地周辺の山林、丘陵地、菊池川等の豊かな自然環境に恵まれている。これらの自然環境は本圏域の個性であるとともに、生態系や水源涵養、防災等の観点から重要な役割を果たしており、後世に残すべき重要な自然資源であることから、土地利用等との調和を図りながら保全・保護を図る。

また、観光・レクリエーションの多様化への対応や、子どもたちが日常的に安心して遊ぶことができる空間の確保、地域における交流促進等の観点から、

公園・緑地の適正配置や地域資源の有効活用による交流空間整備等を図る。

②主要な緑地の配置方針

本圏域の豊かで良好な自然的環境を構成する主要な緑地等を、環境保全系統、レクリエーション系統、防災系統及び景観構成系統の4つの系統に分類し、それぞれの視点から配置の方針を示す。

a. 環境保全系統の配置方針

圏域北東部の山岳・丘陵地や主要な河川は、生物の生息・生育・繁殖の場であるとともに、都市の骨格となる重要な緑地として、保全に努める。

市街地周辺の樹林や水辺は、日常生活に潤いをもたらす空間として、良好な住環境の形成に不可欠な社会資本であることから、保全に努める。

b. レクリエーション系統の配置方針

地域住民の多様なレクリエーション需要に対応するため、都市全体を対象とする蛇ヶ谷公園等の基幹的な公園と、まとまった市街地や集落ごとに整備する身近な公園・緑地を適正に配置するとともに、レクリエーション機能の強化に努める。

荒尾運動公園、桃田運動公園、総合スポーツセンター等は、スポーツ・レクリエーション機能の強化に努める。

また、子どもの居場所、遊び場となるよう、防犯性や安全性に配慮した身近な公園の整備を促進する。

c. 防災系統の配置方針

災害時において、市街地内の既存公園や緑地は、避難場所としての役割のほか、オープンスペースとして延焼の拡大を抑制する効果もあり、防災上の観点から、適正配置と積極的な保全に努める。

d. 景観構成系統の配置方針

本圏域北東部に広がる山林やレクリエーション拠点である各公園等は、市街地の背景として重要な景観構成要素であり、豊かな自然環境に囲まれた本圏域を特徴づける貴重な緑地であることから、その保全に努める。

国道・県道等の幹線道路沿道の植樹帯や菊池川等の主要な河川は、都市に潤いをもたらす景観構成要素として、沿道の植栽の維持・管理、修景・緑化を図る。

市街地内の公園や社寺境内地にある樹木等は、周辺地区のランドマークであるとともに、憩いの空間を創出するための良好な景観要素であり、保全に努める。

③実現のための具体の都市計画制度の方針

緑地の有する環境保全、レクリエーション、景観形成、防災等の機能を踏まえ、圏域全体での全体量や配置のバランスを考慮しながら、住区基幹公園、都市基幹公園をはじめとする都市公園の配置について検討し、整備を図る。整備にあたっては、必要に応じて、各種法令や制度、民間活力等の活用について検討する。

5. 都市計画制度の運用方針

(1) マネジメントサイクルによる都市計画の進行管理

本計画に基づく都市づくりの進捗を点検・評価し、その結果を将来に反映させるため、Plan(計画)・Do(実行)・Check(点検・評価)・Act(改善・処置)のマネジメントサイクルによる進行管理を行い、効果的で持続可能な都市づくりを目指す。

都市計画区域マスタープランは、都市計画の進行管理や成果の把握を適切に行うため、評価の基本的な考え方を示すものとする。また、評価の枠組みや連携の方針を明確にすることで、計画全体の整合性と実効性を高める。具体的な成果指標は、関連する個別の都市計画や下位計画において、地域の特性や施策の内容に応じて適切に設定する。

なお、本計画では広域圏による都市づくりの観点から、本圏域内における市街地居住率を成果指標として設定する。

成果指標	現状	概要
市街地居住率※ (%)	61.4% (令和2年時点)	エコ・コンパクト シティを目指し、 用途地域の居住割 合を向上させる

※市街地居住率：都市計画区域内人口に対する用途地域内人口の割合

成果指標のみならず、都市の将来像や基本方針の方向性、関連施策の進捗、計画全体の整合性についてもおおむね5年間隔で定期的に点検・評価を行い、進捗状況を把握する。また、必要に応じて計画の見直しや改善を行うことで、マネジメントサイクルに基づく都市計画の推進を図る。

これらの成果や分析結果については、県が運営管理する「くまもとデータ連携基盤」（データプラットフォーム）を通じて公開するものとする。さらに、交通や環境などの他分野の関連データもオープンデータ化し、多様な主体の協働による都市づくりを支援する。

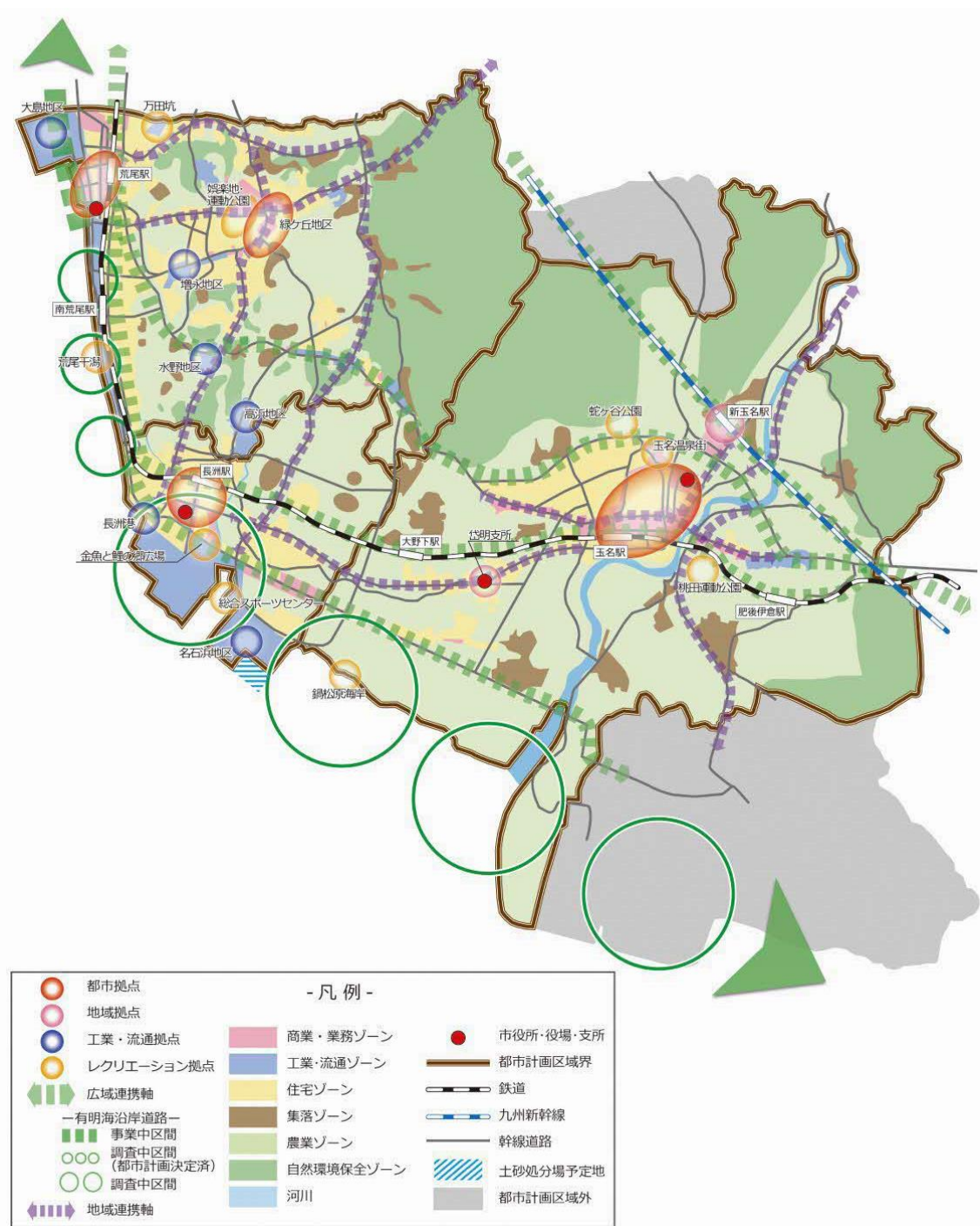
(2)住民参加によるまちづくりの推進

行政、住民、NPO、企業など多様な主体が、それぞれの役割と信頼関係を基盤として、共創のまちづくりを推進する。そのため、都市計画情報のオープンデータ化などデジタル化を進め、対話の場や継続的な情報発信を通じて住民が参加しやすい環境を整備する。

地域住民やまちづくり NPO、土地所有者等による都市計画の提案に対しては、必要な情報提供や都市計画決定に関する手続き支援を行う。また、住民や団体、事業者からの意見を聴取し、ワークショップやイベントを通じてまちづくりの進め方を議論することで、各市町と地域住民との連携を促進する。

さらに、子供や若者を含む地域住民が課題を発見し、行政や地域団体に伝えることで改善につなげる仕組みを整え、机上の計画にとどまらない実効性あるまちづくりを実現する。

【荒尾・玉名・長洲広域圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 参考附图】



参考：用語解説集

【N】

NPO <えぬぴーおー>

Non-Profit Organization 民間非営利組織の略。政府や私企業とは独立した存在として、市民・民間の支援のもとで営利を目的としない社会的な公益活動を自主的・自発的に行う組織・団体のことをいう。

【ア行】

アクセス <あくせす>

接近、近づきやすさなどのことをいう。ある目的地への到達のし易さを示すのに、アクセスが良いなどという。情報などの利用のし易さを言うこともある。

ウォーカブル <うぉーかぶる>

ウォーカブルとは、「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」といった意味で使われる。国土交通省では、「居心地が良く、歩きたくなるまち」として、道路空間を車中心から「人中心」の空間に転換し、多様な人々の交流の場を形成することで、都市の魅力を向上させる取り組みを推進している。

エコ・コンパクトな都市づくり <えこ・こんぱくとなしづくり>

エコロジー（生態学、環境問題）とエコノミー（都市経営、行政経営、行政コスト）に着目した「エコ」に「コンパクト」を加えた理念である。

【カ】

カーボンニュートラル（「脱炭素化」） <カーぼんにゅーとらる>

二酸化炭素（CO2）などの温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収量を差し引いて、合計を実質ゼロにすることをいう。実現のためには、温室効果ガスの排出量の削減と吸収量の増加が必要である。

開発（行為） <かいはつ（こうい）>

開発（行為）とは、主として建築物を建築するために、土地の区画形質の変更を行うことをいう。例えば敷地に盛土などの造成を行

うこと、造成済みの土地を分割して道路を造ることなども含まれる。

環境負荷 <かんきょうふか>

人が環境に与える負担のことをいう。単独では環境への悪影響を及ぼさないが、集積することで悪影響を及ぼすものも含む。環境基本法では、環境への負荷を「人の活動により、環境に加えられる影響であって、環境の保全上の支障の原因となるおそれのあるものをいう。」としている。

幹線道路 <かんせんどうろ>

道路網のうちでも主要な骨格をなし、都市に出入りする交通及び都市の住宅地、工業地、業務地等の相互間の交通を主として受けもつ道路のことをいう。

共創 <きょうそう>

本計画における共創とは、行政が利害関係者である地域や住民、事業者等と協力しながら取組を行い、新たな価値を創造するという取り組みや概念のことをいう。

区域区分 <くいきくぶん>

都市計画法において、無秩序な市街化を防止し、道路・公園・下水道などの基盤整備についての公共投資を効率的に行いつつ、計画的な市街化を図るため、市街化区域と市街化調整区域との区分を定めることをいう。（同法第7条第12項）いわゆる「線引き」と呼ばれる。

グリーンインフラ <ぐりーんいんふら>

グリーンインフラは、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組のことをいう。防災・減災、自然環境の保全、地域振興等の多様な地域課題の同時解決を図ることができる取組としても注目されている。

公共下水道 <こうきょうげすいどう>

主として市街地における下水を排除し、又は処理するために地方公共団体が管理する下水道で、終末処理場を有するもの又は流域下水道に接続するものであり、かつ、汚水を排除すべき排水施設の相当部分が暗渠である構造のものをいう。

公共公益施設 <こうきょうこうえきしせつとう>

公共の福祉や社会的利益の向上を目的として整備される施設の総称のことをいう。国や地方自治体、または公的機関が設置・管理し、市民が広く利用できる施設を指す。代表的なものには、学校、図書館、病院、消防署、公園、上下水道施設などがある。また、民間事業者が公益性を持つ施設として運営する場合もあり、社会全体の生活環境の向上や安全・福祉の確保に寄与する。

高次都市機能 <こうじとしきのう>

高次都市機能とは、単なる日常生活圏を超えた広域地域に対し、高度なサービス提供や中枢的な管理を行い、人・モノ・情報の密な集積を基盤として、新たな文化や価値を創造する機能のことをいう。具体的には、大企業の支社や広域を対象とした商業施設、高度な医療機関、大学や研究機関、国際会議場などが該当する。

交通結節点 <こうつうけっせつてん>

鉄道の乗継駅、道路のインターチェンジ、自動車から徒歩やそのほか交通機関に乗り換えが行われる、交通が集中する場所のことをいう。

交流人口 <こうりゅうじんこう>

観光客や二地域居住者といった交流人口のことをいう。交流人口を拡大することで地域の活力を取り戻そうとする動きが広がっている。

る。

高齢化率 <こうれいかりつ>

65歳以上人口を「高齢者人口」として、総人口に占める割合のことをいう。

高齢社会 <こうれいしゃかい>

高齢化率7%を超えた社会のことをいう。

(行政)コスト <こすと>

公共施設（道路・下水道などのインフラ）に係わる維持管理費、更新費、新規整備などの費用や、ゴミ処理、学校・保育所、警察・消防の行政サービスに係る費用など、都市を運営していくために必要となるコストをいう。

【サ行】

市街地開発事業 <しがいちかいはつじぎょう>

都市計画で定められた土地利用計画を計画的に誘導し、秩序ある市街地を形成するため、道路、公園、下水道等の公共施設の整備に合わせて良好な環境を確保するために、計画的な広がりをもった区域で総合的、一体的に行われる事業のことをいう。土地区画整理事業、市街地再開発事業などの種類がある。

商業機能 <しょうぎょうきのう>

商品やサービスの流通、販売、マーケティング、物流、金銭の流れなど、商業活動に関連する様々な機能のことをいう。

商業・業務地 <しょうぎょうぎょうむち>

商業施設や業務施設が集積し、経済活動の中心となるエリアのことをいう。小売業、飲食業、サービス業などの商業機能と、企業のオフィス、金融機関、行政機関などの業務機能が共存し、都市の発展を支える重要な拠点となる。

水源涵養 <すいげんかんよう>

降雨を地表や地中に一時的に蓄えとともに、地下に浸透させ、降雨が河川などに直接流入するのを調節し、下流における水資源の保全や洪水の防止、地下水のかん養などを維持・増進する自然の働きのことをいう。

生態系 <せいたいけい>

食物連鎖などの生物間の相互関係と、生物とそれを取り巻く無機的環境の間の相互関係を総合的にとらえた生物社会のまとまりを示す概念のことをいう。まとまりのとらえ方によって、1

つの水槽の中や、1つのため池の中の生物社会を一つの生態系と呼ぶこともできるし、地球全体を一つの生態系と考えることもできる。人間活動による急激な環境変化や意図的・非意図的な外来種の導入などが原因となり、多くの地域で生態系の急速な変化・破綻を引き起こしている。

【タ行】

大規模集客施設 <だいきぼしゅうきやくしせつ>

大規模な集客施設は、劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所及び場外車券場その他これらに類する用途に供する建築物でその用途に供する部分の床面積の合計が1万㎡を超えるもののことをいう。大規模な集客施設の立地について、商業地域、近隣商業地域及び準工業地域を除き、立地が制限されている。また、制限された地域に立地しようとする場合には、可能な用途地域への変更等の都市計画の手續を要することとしている。

地区計画 <ちくけいかく>

既存の他の都市計画を前提に、ある一定のまとまりを持った「地区」を対象に、その地区の実情に合ったよりきめ細かい規制を行う制度のことをいう。

中心市街地 <ちゅうしんしがいち>

都市の中心部にあって、小売商業や都市機能が集積し、都市計画区域内での中心的な役割を果たしている区域のことをいう。

低未利用地 <ていみりようち>

市街地内で、更地や遊休化した工場跡地、青空駐車場など、有効に利用されていない土地のことをいう。

都市環境 <としかんきょう>

都市環境計画における都市環境とは、利便性、快適性等の住みやすさを作り上げていく創出的環境及び大気、水、緑等といった自然的環境という二つの環境の概念から

成るものである。

都市機能 <としきのう>

都市がその活動を維持し、人々が生活を営む上で必要となる様々な働きやサービス全般を指す。具体的には、居住、商業、業務、工業、交通、教育、医療、行政、文化・レクリエーションなど、都市におけるあらゆる活動を支える機能が含まれる。

都市機能施設 <としきのうしせつ>

都市の居住環境の向上等のための機能を備えた施設のことをいう。都市再生整備計画による高次施設や立地適正化計画による誘導施設、市民のコミュニティ形成や交流、生涯学習、居場所、文化芸術、健康医療福祉、子育て、行政サービス等の拠点となる施設である。

都市基盤施設、都市施設、都市基盤 <としきばんしせつ、とししせつ、ときばん>

道路や上下水道、公園、河川等の都市活動を支える基盤となる施設のことをいう。

都市計画区域 <としけいかくくいき>

都市計画法その他関係法令の適用を受けるべき土地の区域で、市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案し、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域のことをいう。都市計画区域は県が指定する。

都市計画区域マスタープラン <としけいかくくいきますたーぷらん>

都道府県が、都市計画法第6条の2に基づき、おおむね20年後の都市の姿を展望したうえで、広域的な視点からまちづくりを進めていくための方向性を示したものを「都市計画区域マスタープラン」という。このなかで、都市の目標、区域区分の有無、主な都市計画の決定の方針を定めることになっている。

土地地区画整理事業 <とちくかくせいりじぎょう>

市街地開発事業の1つで、都市基盤が未整備な市街地を健全な市街地にするため、土地の交換分合整頓（換地）により、道路や公園などの公共施設の整備とともに宅地

の区画形状を整える事業のことをいう。

【ナ行】

内水氾濫 <ないすいはんらん>

堤防から水が溢れなくても、河川へ排水する川や下水路の排水能力の不足などが原因で、降った雨を排水処理できなくて引き起こされる氾濫のことをいう。

ネットワーク <ねっとわーく>

効果的、有機的に機能するようにつながれた網の目状の体系のことをいう。歩行者や道路、通信、企業、コンピューターなどのつながり等を表現する。

【ハ行】

風致地区 <ふううちく>

都市計画で定める地域地区のひとつで、都市計画区域内にあって都市の自然風致（丘陵、樹林、水辺地などの自然豊かな土地、郷土的意義のある土地、緑豊かな住宅地などを含む良好な自然的環境）を維持するために指定される区域のことをいう。

【マ行】

マイ・タイムライン <まい・たいむらいん>

災害時や、災害の発生リスクが高まっているときに、自分や家族が「いつ」「何をするのか」などの防災行動を時系列に整理してまとめたものをいう。

マネジメントサイクル(PDCA) <まねじめんとさいくる(ピーでいーしーえー)>

企業・組織が目的達成に向けて、業務を効率的に進めるためのシステムのことをいう。

- ・Plan（計画）：具体的な計画を策定する
- ・Do（実行）：計画を実行する
- ・Check（評価）：実行した結果を評価する
- ・Action（改善）：評価を基にした次回策に向けた改善を行う

【ヤ行】

優良な農地 <ゆうりょうなのうち>

一団のまとまりのある農地や、農業水利施設の整備等を行ったことによって生産性が向上した農地など良好な営農条件を備えた農

地をいう。

ユニバーサルデザイン <ゆにばーさるでざいん>

まちづくりやものづくりなどを進めるに当たり、高齢者や障がい者だけでなく、すべての人にとって使いやすいデザインをしていこうとする考え方のことをいう。

【ラ行】

流域治水 <りゅういきちすい>

、気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化等を踏まえ、堤防の整備、ダム建設・再生などの対策をより一層加速するとともに、集水域（雨水が河川に流入する地域）から氾濫域（河川等の氾濫により浸水が想定される地域）にわたる流域に関わるあらゆる関係者が協働して水災害対策を行う考え方のことをいう。

流通業務機能 <りゅうつうぎょうむきのう>

生産者から消費者へと商品やサービスを届ける過程において、効率的な流れを確保するための業務機能のことをいう。具体的には、①物流機能、②商流機能、③情報管理機能、④決済・契約機能の4つの要素がある。

- ①物流機能：輸送・保管・荷役・流通加工を通じて、商品の供給を最適化する。
- ②商流機能：卸売・小売業者が介在し、商品の仕入れや販売を行う。
- ③情報管理機能：在庫管理、需要予測、マーケティング情報の活用により、適正な供給調整を行う。
- ④決済・契約機能：企業間の取引契約、代金回収、電子決済システムの導入などを通じ、流通の円滑化を図る。

近年では、デジタル技術を活用したDX（デジタルトランスフォーメーション）が進み、EC（電子商取引）の拡大、サプライチェーンの高度化、キャッシュレス決済の普及など、流通業務機能の効率化と多様化が進んでいる。